ČSP, br. 2., 309.-700. Zagreb, 2008.

UDK: 656.2(497.5)"…/1903"
656.2-05(497.5)"1903"
Izvorni znanstveni članak:
Primljeno: 4. 11. 2007.
Prihvaćeno: 14. 4. 2008.

Zaposlenici na željeznicama u Hrvatskoj 1903. godine

LJILJANA DOBROVŠAK
Institut društvenih znanosti „Ivo Pilar“, Zagreb, Republika Hrvatska

Autorica u prvom dijelu rada objašnjava razvoj i nastanak željeznica u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do 1903. godine. U nastavku objašnjava upravu na željeznicama. Nadalje opisuje nastanak narodnog pokreta 1903.-1904. U posljednjem poglavlju donosi brojčane podatke o zaposlenicima na željeznici u šest županija i gradu Zagrebu, prema njihovoj zavičajnoj pripadnosti te znanju hrvatskog jezika.

Ključne riječi: željeznice, 1903. godina, zaposlenici, zanimanja, hrvatski zavičajnici, ugarski zavičajnici, zavičajnost.

1. Razvoj željeznica u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji do početka Prvoga svjetskog rata

U sjevernoj Hrvatskoj, domaći građanski krugovi već su u tridesetim i četrdesetim godinama 19. stoljeća razradili puno prijedloga za izgradnju željeznica,[1] no o njihovoj realizaciji su odlučivali Pešta i Beč jer Hrvatska nije imala potpunu samostalnost, što se tiče izgradnje željeznica. Oba su politička središta gledala na hrvatski prostor kao na prolazno područje prema moru. Pri tome je trebalo voditi računa o Bosni i Hercegovini koja je do 1878. bila u sklopu granica Osmanlijskog carstva, a onda zajedničko (kondominijsko) područje pod upravom Beča i Pešte. Željeznički smjerovi planirani i izvedeni u Hrvatskoj, zbog takvog odnosa nisu bili najpogodniji za Kraljevinu Hrvatsku i Slavoniju jer su gusto naseljena i prirodnim bogatstvima bogata područja najčešće ostajala izvan pružnih trasa.[2] Na području sjeverozapadne Mađarske i sjeverne Hrvatske djelovalo je Društvo južnih željeznica koje je pod svojom nadležnošću imalo prugu od Beča do Trsta i zastupalo interese austrijske željezničke politike.[3] Najstarija pruga u Hrvatskoj je pruga Macinec-Čakovec-

[1] Igor KARAMAN, *Industrijalizacija građanske Hrvatske (1800.-1941.)*, Zagreb 1991., 14.-15.

[2] Mira KOLAR, „Uključivanje Zagreba u europsku željezničku mrežu“, *Zbornik 140 godina željeznice u Zagrebu (1862.-2002.)*, Zagreb 2003., 8.

[3] Vlatka FILIPČIĆ, „Gradnja pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1918. godine“, *Acta historico-oeconomica*, vol. 22, Zagreb 1995., 93.-94.

Kotoriba s odvojkom Pragersko (Pragerhof)-Kotoriba puštena u promet 1860., no budući da je ona građena u Međimurju,[4] prva željeznička pruga građena u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji je ona iz 1862. godine. Prugu koja bi se priključila na glavnu magistralu od Beča do Trsta počelo je graditi carsko kraljevsko povlašteno Društvo Južnih željeznica 1859. godine od Zidanog Mosta preko Zagreba do Siska, a gradnja je dovršena 1. listopada 1862. godine. Dužina ove pruge iznosila je 76 kilometara.[5] U istu svrhu otvorena je 1865. i pruga od Zagreba do Karlovca u dužini od 52 kilometara koja se time priključila na austrijski željeznički sistem.[6] Nagodbom 1868. godine hrvatsko-slavonsko područje ušlo je u državno-pravni odnos s Ugarskom te su stoga željeznički projekti i njihova izvedba prešli pod nadležnost ugarskog Ministarstva trgovine i željezničkog upraviteljstva u Budimpešti. Privredni uspon Ugarske oslanjao se na smjer sjever-jug, tj. na promet prema Jadranu i Balkanu i u tom smjeru su se gradile pruge. S druge strane, mađarske vlasti kočile su utjecaj hrvatskih financijera, jer bi željeznička mreža u interesu domaćih ekonomskih snaga ojačala hrvatsku autonomiju u cjelini i onemogućila nadzor mađarske vlade.[7] Ugarska je gradila pruge u interesu svoje prometne politike, koja je počivala na radijalnom, zvjezdolikom sistemu pruga, koje su imale ishodište u metropoli Budimpešti i s njom povezivale susjedne zemlje i periferiju.[8] Zbog državno-pravne sveze s Ugarskom, Zagreb se trebao povezati izravno s Budimpeštom. Do tada se iz Zagreba u Budimpeštu putovalo preko Zidanog Mosta i Celja u Pragersko, odakle je Društvo južnih željeznica od 24. travnja 1860. izgradilo prugu preko Čakovca, Murakerestura (Murakeresztúr), Kanjiže (Kanisze) i Stolnog Biograda (Székesfehérvár) prema Budimpešti. Prije nego što se spojila Budimpešta sa Zagrebom, Južna željeznica je 1865. otvorila prugu od Šoprona (Soprona) prema Kanjiži i 1868. također podravsku prugu od Murakerestura preko Žakanja (Zákány) u Barč (Barcsa). Trebalo je još sagraditi prugu od Zagreba koja bi se povezala s ovima. Pruga koja je išla od Zagreba preko Križevaca i Koprivnice u Žakanj i prema Budimpešti, puštena je u promet 1. siječnja 1870. godine.[9] U međuvremenu su Riječani počeli tražiti da se željeznički spoje s Hrvatskom i Ugarskom, jer će inače propasti riječka luka. Tako je 23. listopada 1873. uspostavljena magistrala od Budimpešte do Rijeke preko Zagreba i Karlovca. Time je sva ugarska trgovina bila usmjerena na izvoznu luku, Rijeku. To je ujedno bila prva pruga u Hrvatskoj koju su gradile Ugarske državne željezni-

[4] Vladimir STEHLIK, „Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji", *Sto godina železnica Jugoslavije-zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije*, Beograd 1951., 74.

[5] Više o prijedlozima i gradnji željezničkih pruga u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji vidi u: Bernard STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825.-1863.*, I. i II., Zagreb 1975.

[6] I. KARAMAN, *Industrijalizacija,* 14.-15.

[7] Mirjana GROSS - Agneza SZABO, *Prema hrvatskom građanskom društvu*, Zagreb 1992., 351.

[8] I. KARAMAN, *Industrijalizacija*, 15.

[9] Josip KOZJAK, „O razvitku pruga u Hrvatskoj", *Sto godina železnica Jugoslavije-zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije*, Beograd 1951., 111.-113.

ce.[10] Istovremeno su Ugarske državne željeznice 1878. godine izgradile prugu Pešta-Pečuh (Pécs)-Osijek-Dalj-Vinkovci-Vrpolje-Brod. Ova pruga trebala je povezati Budimpeštu sa žitorodnim krajevima te je otvarala vrata za izlazak u Bosnu i Hercegovinu.[11] Ovakva izgradnja željezničkih pruga u Hrvatskoj imala je tendenciju podjele Hrvatske na interesne sfere austrijskih i mađarskih krugova. U razdoblju banovanja Khuena Héderváryja (1883.-1903.) Južne ugarske željeznice nastavile su uhodanu politiku radijalnog širenja od Budimpešte te njezina povezivanja s jugom. Ta transverzalna veza koja je dijelila hrvatski nacionalni prostor, bila je dominantna i od životnog interesa u razvoju ugarskog kapitala i trgovine. Tako se dogodilo da je Brod na Savi (današnji Slavonski Brod) prije dobio vezu s Vinkovcima i dalje na sjever s Osijekom i Peštom (1878.) nego sa Zagrebom. Južne ugarske željeznice provodile su mađarizaciju na svim područjima, uvele su mađarsku upravu na svim prugama u Hrvatskoj, pa se tako na kolodvorima uz hrvatski nalazio i mađarski natpis (npr. Koprivnica-Kaproncza, Varaždin-Varazsd….).[12] U razdoblju od 1881. do 1884. izgrađena je pruga Pakrac-Virovitica preko Suhopolja i Barča, sa željom da se poveže s Budimpeštom. Ona je izgrađena kao vicinalna željeznica i kasnije je prešla pod nadzor južnih željeznica.[13] Željeznička pruga Barč-Pakrac službeno je puštena u promet 1885. godine, a njezin odvojak od Pakraca do Banove Jaruge 1897. godine. Ta je pruga služila interesima mađarskog kapitala jer su uz pomoć nje iskorištavali šumsko blago toga dijela Slavonije.[14] Od 1884. do 1890. izgrađena je pruga Sisak-Novska-Brod.[15]

U Austro-Ugarskoj Monarhiji su postojala tri načina gradnje pruga. Pruge su mogle biti državne (Društvo južnih željeznica ili Ugarske državne željeznice), vicinalne i privatne.[16] Za izgradnju željeznica u ugarskoj polovini Monarhije dugo je na snazi bila naredba izdana 20. travnja 1868. koja se odnosila na „dozvola za gradnju svakovrsnih privatnih željeznica na području mađarske krune" koja je nadopunjena zakonskim člancima XXXI./1880. te IV./1888. o izgradnji vicinalnih ili lokalnih željeznica.[17] Vicinalne željeznice gradile su privatne zainteresirane osobe, gradovi-municipiji, općine i poduzeća, a država im je davala velike olakšice, oslobađanje od poreza i drugih davanja. Najstarija vicinalna željeznica je dio željeznice Segedin-Velika Kikinda-Veliki Bečkerek (Zrenjanin) sagrađena 1883. godine.[18]

---

[10] Rudolf HORVAT, *Povijest trgovine, obrta i industrije u Hrvatskoj*, Zagreb 1994., 157.

[11] Mira KOLAR, „Gospodarstvo srijemske županije od hrvatsko ugarske nagodbe do Prvog svjetskog rata", *Zbornik radova o vukovarsko-srijemskoj županiji*, Vinkovci 1997., 108.

[12] Dragutin FELETAR, „Historijsko-geografsko značenje pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj", *Zbornik 140 godina željeznice u Zagrebu (1862.-2002.)*, Zagreb 2003., 35.

[13] J. KOZJAK, „O razvitku pruga u Hrvatskoj", 111.-113.

[14] D. FELETAR, „Historijsko-geografsko značenje pruga", 36.

[15] J. KOZJAK, „O razvitku pruga u Hrvatskoj", 111.-113.

[16] V. FILIPČIĆ, „Gradnja pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj", 96.

[17] Mario KEVO, „Željeznički projekti u sjeverozapadnoj Hrvatskoj na razmeđu 19. i 20. stoljeća", *Zbornik Mire Kolar Dimitrijević*, Zagreb 2003, 243.

[18] V. STEHLIK, „Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji", 74.

U željezničkom prometu važnu je ulogu imala tarifna politika. Mađari su na svaki način htjeli diktirati cjenik robe na putu od Budimpešte do mora. Budući da je u ugarskom dijelu Monarhije željeznice gradilo društvo Ugarske državne željeznice iz Budimpešte,[19] zato je Državna željeznica od Društva južne željeznice 1880. otkupila prugu od Zagreba do Karlovca. Do 1894. Ugarska državna željeznica je izgradila prugu od Budimpešte preko Dombovára do Sv. Lovrinca (Szent Lörincz) 1882., a onda od Dombovára preko Kapošvara do Gyékényesa (1894.) i tako povezala Budimpeštu s Rijekom.[20] Na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće na području sjeverozapadne Hrvatske izrađeno je mnogo planova za izgradnju željezničkih pruga.[21] Kako je ovo područje bilo gospodarski zaostalo i prometno izolirano, pruge su i te kako bile potrebne.[22] Žakanjsko-koprivnička pruga (1870.) bila je postavljena previše istočno te je sjeverozapadnoj Hrvatskoj bila prijeko potrebna prometna poveznica od pruge Kotoriba-Čakovec-Pragersko na sjeveru do pruge Zidani Most-Zagreb-Sisak na jugu. Time bi se povezala varaždinsko-čakovečka regija i Hrvatsko zagorje sa Zagrebom. Željezničko povezivanje Varaždina sa Zagrebom trajalo je dugo. Ugarsko-hrvatski sabor donio je zakon o izgradnji „Čakovečko-zagrebačke (zagorske) željeznice mjesnog interesa", a smjer pruge je trebao ići od Čakovca prema Varaždinu i dalje preko Budinšćine i Zaboka do Zaprešića, a kao pobočna linija Zabok-Krapina. Izgradnja je trajala dvije godine 1884.-1886.[23] Na pruzi je trebalo biti dvanaest postaja (Varaždin - Sv. Ilija - Novi Marof - Budinšćina - Konšćina - Brestovica - Bedekovčina - Zabok - Veliko Trgovište - Luka - Zaprešić), ne računajući Čakovec i Zagreb.[24] Tako je Varaždin, prvo povezan sa Čakovcem 13. prosinca 1886. godine. Ovaj odvojak će kasnije postati dijelom tzv. zagorske željeznice koja je nakon dugog pregovaranja izgrađena kao „vicinalna" željeznica. Zagorska željeznica ima tri grane: jedna je pruga od Varaždina do Zaprešića (koja se veže na prugu Južne željeznice, koja od Zidanog Mosta vodi u Zagreb i Sisak) i duga je 89 km; druga je pruga od Zaboka prema Krapini duga 16 km, a treća je od Varaždina prema Lepoglavi duga 27 km sa 7 km dugim nastavkom od Lepoglave do Golubovca. Pruge Varaždin - Zaprešić kao i Zabok - Krapina

19 M. KEVO, „Željeznički projekti", 240.

20 R. HORVAT, *Povijest trgovine, obrta i industrije*, 158.-159.

21 Vidi: Bernard STULLI, „Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine", *Varaždinski zbornik*, Varaždin 1983., 289.-294; ISTI, „Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine", *100 godina željezničke pruge Zaprešić-Varaždin-Čakovec-Zabok-Krapina, 1886.-1986*, Čakovec 1986., 12.-19.

22 M. KEVO, „Željeznički projekti", 250.

23 D. FELETAR, „Historijsko-geografsko značenje pruga", 36.-37.; V. FILIPČIĆ, „Gradnja pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj", 97.

24 V. FILIPČIĆ, „Gradnja pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj", 98.; Bernard STULLI, „Varaždinska regija u željezničkom sustavu Hrvatske 1825.-1918.", *Historijski zbornik*, XXXIX, Zagreb 1986., 32. Koncesija za tu prugu dodijeljena je Mirku pl. Josipoviću koji je sklopio s Direkcijom kraljevskih ugarskih državnih željeznica ugovor koja će koncesionaru (tj. njemu) plaćati godišnji paušalni iznos od 240.000 forinti i polovicu „eventualnog viška prihoda" za zakup. Tako ni željeznica mjesnog interesa nije ostala u hrvatskim rukama, već je predana u zakup. Kako bi se izgradila ta pruga osnovano je Dioničko društvo čakovečko-zagrebačke (zagorske) željeznice. Društvo se složilo da će protokoliranje tvrtke biti isključivo na mađarskom jeziku.

predane su u promet 4. rujna 1886. godine, a pruga Varaždin - Lepoglava - Golubovec 1890. godine. Otkako je Bjelovar 1886. postao sjedištem županije, počelo se raditi na tome da se grad Bjelovar željeznički poveže i spoji na sistem južnih željeznica. Sastavljeno je dioničko društvo koje je najvećim dijelom bilo sastavljeno od dioničarskog kapitala Ugarske i Hrvatske. Najprije je izgrađena dionica između Križevaca i Bjelovara 12. travnja 1893., koja je u prometu od 2. rujna 1894. godine. Ova željeznica je produžena prema Virovitici, no najprije je u promet puštena dionica od Bjelovara preko Trojstva prema Mišulinovcu 1. studenog 1899. godine. Istodobno, gradila se pruga preko Sirove Katalene, Kloštra Podravskog i Pitomače u Viroviticu te je 21. siječnja 1900. predan na uporabu odlomak od Katalene do Virovitice, a 4. svibnja 1900. odlomak od Mišulinovca do Katalene s tunelom ispod Bilogore. Da se Bjelovar bolje poveže s Podravinom, zamišljena je pruga od Kloštra Podravskog prema zapadu preko Đurđevca, Virja i Novog Grada prema Koprivnici. Od ove pruge prvo je 1909. puštena dionica od Kloštara do Virja, a dionica od Virja do Koprivnice puštena je tek 1912. godine. Varaždin je od 1886. imao željezničku vezu sa Zagrebom i Čakovcem, pa je još preostala dionica od Koprivnice do Varaždina, kako bi se zaokružila magistrala Maribor-Pragersko-Čakovec-Varaždin-Osijek, ali je na realizaciju ove zamisli trebalo čekati još trideset godina.[25] Nakon izgradnje pruga do Bjelovara iz smjera Križevaca i Kloštra Podravskog, postojala je ideja da se željeznička veza produži prema jugoistoku do vicinalne željeznice Pčelić-Pakrac. To je do početka Prvoga svjetskog rata djelomično i ostvareno. Tako je najprije predana na uporabu dionica pruge od Bjelovara do Velike Pisanice 21. prosinca 1912., zatim dionica od Velike Pisanice do Garešnice 11. lipnja 1913., te istovremeno i dionica pruge Pavlovac-Dražica-Grubišno Polje. Od 1909. do početka Prvoga svjetskog rata konačno je i Koprivnica spojena na dravsku longitudu, a željezničku vezu dobivaju i Garešnica i Grubišno Polje.[26] Kako bi zapadna Bosna dobila vezu na Trst i Rijeku, jer je 1872. izgrađena pruga Banja Luka-Dobrljin, 1882. izgrađena je pruga od Doberlina preko Kostajnice, Sunje i Capraga do Siska. Ovoj pruzi je kasnije 1903. dodan odvojak koji povezuje bansku i gornju Krajinu s morem, vicinalnom željeznicom Caprag-Vrginmost, s time da je 1907. ta pruga produžena do Karlovca. U Slavoniji su se razvila dva željeznička središta: Osijek i Vinkovci. Kroz Osijek je prvi vlak prošao 11. rujna 1869. u smjeru preko Dalja, prema Somboru, Subotici i još dalje od 1870. prema Vilanju i Pečuhu. Ovo stanje je ostalo sve do 1893. kada je Osijek povezan s Našicama kao prvi dio Slavonske vicinalne željeznice. Drugi dio ove pruge vodio je preko Krndije u Požešku kotlinu, te se kod postaje Nova Kapela-Batrina vezao na prugu Brod-Nova Gradiška. Ovaj dio pruge s ogrankom od Pleternice do Požege predan je u promet 1894. Iduće godine u promet je puštena dionica od Našica preko Slatine, Noskovaca i rijeke Drave u Sv. Lovrinc. Njome je promet zapadne Slavonije prebačen na Dombovar, a

[25] R. HORVAT, *Povijest trgovine, obrta i industrije*, 160.; D. FELETAR, „Historijsko-geografsko značenje pruga“, 38.

[26] D. FELETAR, „Historijsko-geografsko značenje pruga“, 38.

Osijek je u trgovačkom pogledu ostao po strani. Velike koristi Osijek nije imao ni od izgradnje Slavonsko-podravsko vicinalne željeznice. Glavni odvojak ove pruge išao je od Osijeka preko Valpova i Donjeg Miholjca u Noskovce, gdje se vezao na prugu Našice-Sveti Lovrinc. Prvi dio pruge od Belišća do Kapelne gradila je tvrtka S. H. Gutmann 1890. radi eksploatacije šuma, a drugi dio pruge Noskovci-Viljevo (Kapelna) predan je u promet 1896. godine. Dvije godine kasnije 1899. na prugu Osijek-Našice gradi se odvojak Belišće-Prandauovci. Dravsko-savsko dioničko društvo je 1901. izgradilo vicinalnu željeznicu Vinkovci-Županja, koju je 1910. produljilo od Vinkovaca preko Palače do Osijeka. Ovo društvo pustilo je u promet i prugu od Osijeka preko Đakova do postaje Strizivojna-Vrpolje na pruzi Vrpolje-Šamac. Time je napokon Osijek postao željezničkim čvorom. Pred početak Prvoga svjetskog rata, u Slavoniji je puštena u promet još željeznička pruga Požega-Velika 1914. godine.

Kako bi se trgovina iz Bosne, nakon aneksije, prebacila na Budimpeštu, 1878. gradi se pruga od Broda na Savi preko Vrpolja, Vinkovaca i Vukovara (Borova) u Dalj, i dalje prema Subotici za Budimpeštu. Dugo se radilo i na ideji da se teritorij slavonske Krajine izravno poveže sa Zagrebom, jer se iz Broda i Vinkovaca u Zagreb putovalo preko Dalja, Osijeka, Pečuha, Barča i Žakanja. Ideja se počela ostvarivati 1888. kada je prvo otvorena pruga od Sunje preko Jasenovca i Novske u Novu Gradišku do Broda. Od tada se iz Osijeka moglo doći u Zagreb, preko Vinkovaca i Broda. Srijemska županija je do početka Prvoga svjetskog rata dobila još nekoliko pruga: 1886. otvorena je pruga od Vinkovaca do Brčkog; 1889. od Rume do Vrdnika; 1891. Vukovar-Borovo; 1901. Vinkovci-Županja; 1901. Ruma-Klenak; 1912. Vukovar –Ilača te nastavak od Šida do Rače na Savi. U zapadnoj Slavoniji najvažnija točka prometa bio je Barč koji je od 1868. bio povezan s Bečom, od 1870. sa Zagrebom i od 1873. s Rijekom. Na ovu prugu 1885. nadodala se pruga Barč-Daruvar s ograncima Bastaji-Zdenci, Terezovac-Slatina i ogranak Daruvar-Pakrac. Kako bi se ova pruga povezala s južnim krajevima, predviđena je bila Lonjsko-poljska željeznica koja se počela graditi 1896., a otvorena je 1897. i išla je od Dugog Sela preko Ivanića i Kutine u Novsku te je imala dugi ogranak od Banove Jaruge preko Lipika do Pakraca.[27]

2. Uprava na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji

Nedostatak svakog utjecaja svih slojeva društva u Hrvatskoj na razvitak željezničkih poslova za mađarske ere imao je teških posljedica u materijalnom i moralnom pogledu. Ne samo da su se stvarale zapreke oko uključivanja domaće novčarske elite i njezina sudjelovanja u financiranju izgradnje željeznice, već je i domaći puk bio neupućen u poslovanje na željeznicama. Hrvatski otprematelji robe, osobito privatnici, nisu znali ispuniti niti obični tovarni list, pa su ih predavali željezničkim službenicima da ih ispune, no kako su oni uglavnom

[27] R. HORVAT, *Povijest trgovine, obrta i industrije*, 160.-16.**(?)**

bili Mađari, u većini slučajeva ti su tovarni listovi bili ispunjeni mađarskim jezikom.[28] Prema *Pravilniku o propisima tarifa* iz 1906. i prema propisima internacionalnog sporazuma iz 1890. dopuštalo se da se tovarni listovi u Hrvatskoj ispunjavaju hrvatskim jezikom, ali se spomenuti propis baš i nije poštovao jer nije postojala hrvatska klasifikacija robe.[29] Kako je to izgledalo na terenu pokazuje tekst objavljen u *Obzoru* prenesen iz *Trgovačkog Lista*, iz pera Ede Krausa iz Vinkovaca. On se žali na Ugarske državne željeznice s kojima uvijek posluje na hrvatskom jeziku, a u posljednje vrijeme dobio je povrat svojih tovarnih listova na kojima piše da službenik ne zna hrvatski i da ga ne mora znati, jer je njegov mađarski jezik. Nakon toga, Kraus se žalio glavaru postaje u Vinkovcima, koji mu je odgovorio da u njihovim propisima piše da moraju primati tovarne listove u svim jezicima, ali s prijevodom na mađarski ili njemački jezik. Novinari *Trgovačkog Lista*, u kojem je prije objavljen spomenuti tekst, pokušali su istražiti taj slučaj. Uvjerili su se da u poslovnom pravilniku (*Betriebs-Reglement*) Kraljevskih ugarskih državnih željeznica (§ 51. i § 52.) nema govora o jeziku koji bi bio propisan u tom pogledu, već da vrijede općeniti propisi o uporabi službenog jezika, a taj je u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji bio hrvatski.[30] To nam govori o samovolji ugarskih vlasti, ali i željezničkih službenika u tumačenju službenih propisa i zakona.

Nepoznavanje željezničkih propisa imalo je i svoju tamnu stranu - korupciju. Prema pravilniku za željeznice utvrđen je propis prema kojem su se željeznički službenici, u sklopu granica svojih službenih dužnosti, morali ponašati uslužno prema općinstvu, što je značilo da moraju dragovoljno objasniti svakom otpremateľju robe kako ispunjavati tovarni list. No, pružanje takvih obavijesti mađarski željeznički službenici su iskorištavali i tražili protuusluge po načelu „do ut des" („daj da ti dadem").[31] Što se tiče željezničke upravne vlasti, tu je vladala još veća zbrka. Do 1918. godine na jednom dijelu državnih pruga u Hrvatskoj upravljala je posebna vlast odnosno prometna uprava sa sjedištem u Zagrebu. Prugom od Broda na Savi do Siska, kao i prugom Sunja - Dobrljin, upravljala je do 1913. godine prometna uprava u Pécsu. Neke pruge u Hrvatskoj potpadale su pod subotičku, segedinsku i peštansku desnoobalnu prometnu upravu. Zagorska pruga je od 1895. pod prometnom upravom u Szombathelyu.

Zagrebačka prometna uprava morala je po zakonu uredovati na hrvatskom jeziku. S druge strane, na ugarskim, a i privatnim željeznicama uredovalo se sve do 1880. njemačkim jezikom i u samoj Ugarskoj jer su tadašnji željeznički službenici uglavnom bili Nijemci.[32] Nakon preuzimanja željeznica, Mađari

---

28 Josip GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Građenje, organizacija i financijalni odnosi*, Zagreb 1952., knjiga 3, 4.-5.

29 H. S. BRDOVAČKI, *Prometna politika u obće i magjarska (ugarska) prometna politika u Hrvatskoj napose*, Zagreb 1907., 52.-54.

30 „Kraljevske ugarske državne željeznice i hrvatski jezik", *Obzor*, Zagreb, br. 96, 28. travnja 1903.

31 H. S. BRDOVAČKI, *Prometna politika*, 55.

32 J. GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, 6.

su se držali poznate uzrečice „Ki é a vasút az é az ország“ („Čija je željeznica, onoga je i zemlja!“).[33] U željezničkoj prometnoj službi osoblje vlakova, a djelomično i postajno osoblje u međusobnom općenju upotrebljavalo je hrvatske, njemačke i mađarske fraze. Nekolicina službenika, posebice nižih, nije znala korektno ni hrvatski, ni njemački, a ni mađarski jezik. Iako je do Nagodbe u željezničkom poslovanju prevladavao njemački jezik, Mađari su pod isprikom da nemaju službenike vješte tom jeziku, počeli dopisivanje na mađarskom, što je prošireno i na željezničko poslovanje u Hrvatskoj.[34] Neposredno pred nemire 1903. godine, željeznički službenici na postajama odgovarali su na dopise u prvom redu na mađarskome, a zatim na hrvatskome jeziku. No taj hrvatski prijevod vrlo često je bio netočan i nečitak. Hrvatski podnesak uručio bi se stranci tek kada bi se ona žalila na prvi, koji je bio na mađarskom jeziku. Ta praksa ignoriranja zakonskih propisa koji su se odnosili na hrvatski jezik, a koju je uvedelo ravnateljstvo državnih željeznica i Ministarstvo trgovine, prenosila se i na niže postajno osoblje.[35]

U Hrvatskoj su postojale željezničke škole kojima je upravljalo isključivo Ministarstvo trgovine u Pešti. Formalni nadzor hrvatskih školskih vlasti nad tim željezničkim školama nije imao utjecaja jer su osobe koje su ga obavljale površno poznavale hrvatski jezik, a pri manjim prigovorima s njihove strane dizala se silna hajka u mađarskim novinama. Samo u interesu osobne sigurnosti vlastitih službenika, mađarske su se vlasti obraćale hrvatskim sudbenim i upravnim tijelima. Neprovođenje zakonskih propisa na željeznicama bilo je posljedica nesređenih državno-pravnih odnosa između Kraljevine Hrvatske i Slavonije i Mađarske. Odgoj službenika koji su bili zaposleni na željeznici bio je različito uređen. Za pomoćno osoblje uzimali su se domaći ljudi, dok su željeznički službenici bili uglavnom Mađari. Glavari i visoki željeznički službenici na postajama u velikoj su većini bili ugarski zavičajnici, dok je među nižim službenicima bilo nešto tzv. podčinovnika iz Hrvatske, koji su se znali iznimnim zalaganjem i promicanjem mađaronštine uzdignuti do predstojnika postaje. Na viša činovnička mjesta zapošljavali su se „domaći Mađari“ ili sinovi Mađara željezničara, koji su ovdje služili kao prometni vježbenici.[36] Oni Hrvati koji bi se zaposlili na željeznicama nisu napredovali, osim ako bi se pokazali kao gorljivi zagovornici mađarštine. Tako se npr. Matija Kirin žalio na Državne ugarske željeznice, jer je kao njihov trogodišnji namještenik i pratilac vlaka, bio odbijen kada je tražio dozvolu za polaganje ispita za vlakovođu. Kao potvrdu svoje sposobnosti pokazao je svjedodžbu da se koristi jednako dobro mađarskim, njemačkim i hrvatskim jezikom, no glavar razredbe nije se na to osvrtao, već mu je otvoreno rekao „da može znati mađarski, kako mu drago - to je svejedno, ali kao Hrvat kod državnih željeznice ne može ići naprijed! A tko je Mađar, pa makar ne znao ni čitati ni pisati, za toga će se uvijek

[33] *Isto*, 18.
[34] H. S. BRDOVAČKI, *Prometna politika*, 66.-67.
[35] *Isto,* 87.-88.
[36] J. GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, 136.-137.

naći mjesto i promaknuće".[37] Navedeni Kirin nije bio usamljeni slučaj. Hrvati vlakovođe, koji su služili na željeznicama 10 do 15 godina, bili su tretirani kao obični novaci, u odnosu na novopridošlog Mađara. Odnos prema Hrvatima službenicima na željeznicama ovisio je često o glavaru postaje i nadziratelju. Ako je on bio Mađar, preferirao je mađarske namještenike. Hrvatskih glavara postaja i nadzornika i nije bilo u tako velikom broju da bi se mogli zauzeti za hrvatske službenike. Kada je 1886. godine utemeljen željeznički tečaj u Pešti, pristup domaćem hrvatskom stanovništvu bio je otežan jer su hrvatski zavičajnici morali 10 mjeseci živjeti u Pešti o svom trošku. Iako je 1898. ban Khuen uveo deset stipendija za slušatelje tih tečajeva, oni bi nakon završetka školovanja bili zadržani u Ugarskoj i zaposleni na njihovim željezničkim postajama. Nakon što bi ih se „pomađarilo", vraćali su se u Hrvatsku gdje su provodili mađarsku željezničku politiku. Vanjska služba, tj. služba na postajama, ložionicama, te na pruzi, bila je naporna i redovito je trajala 10-15 godina. No, ona je bila preduvjet dobivanje namještenja u unutarnjoj službi (za blagajnom, u uredu postaje, u upravi…).[38] U Pešti se nalazila glavna uprava željeznica pod nazivom „Igazgatóság" (Ravnateljstvo). To je bila uprava s 1.000 činovnika i velikim brojem podčinovnika i slugu. Svi aktivni činovnici, od najviših do najnižih, bili su razvrstani, kao u ostalim upravnim vlastima, u razrede. O stanju ukupnoga činovničkog osoblja svake se godine izdavao pregled. Od otprilike 4.500 nadprotustavnika (*Oberkontrolora*), koji su bili iskazani u tim pregledima uz ostale činovnike, kontrolore i mjernike, jedva da je nekolicina bila iz Hrvatske. U Zagrebu se nalazila željeznička prometna uprava koja se dijelila na pet odjela (upravni odjel, odjel za uzdržavanje pruge, prometni i trgovački odjel te pogonski i računski odjel). Uz spomenute uprave i pomoćne predstojnike te mjerničke vanjske službe, bilo je pomoćnih poslovnica za službovanje u strojarnicama, skladištima i slično. Skoro svaka čvorišna postaja imala je svoju ložionicu, odgovarajući broj lokomotiva i skladišta za pogonski materijal. Uz željezničku službu bila je vezana željeznička blagajna u koju su uplaćivali prinose podčinovnici i sluge, dok su činovnici bili oslobođeni te obveze.[39]

Kakav je bio odnos željezničkih službenika početkom 20. stoljeća, osobito konduktera prema hrvatskim putnicima, najbolje pokazuju dopisi u hrvatskim novinama. Prema pisanju *Obzora* jedan se putnik, putujući od Rijeke do Karlovca, žalio na konduktera koji je prvo zatražio karte na mađarskom, zatim na njemačkom, a tek kasnije, kada je uvidio da su svi putnici Hrvati, na hrvatskom jeziku i to otresitim glasom: „No dakle, molim karte!"[40] Na sličan se postupak žalio putnik u Inđiji, jer je od njega kondukter u vlaku tražio kartu na mađarskom jeziku. Kada se je putnik potužio i zatražio od njega da s njim govori hrvatski jezik, ovaj mu je odgovorio: „Ja sam mađarski kalauz i govorim samo mađarski!" Nakon toga se požalio upravi u Zemunu, voditelju postaje,

[37] „Zapostavljanje Hrvata na željeznici", *Obzor*, br. 25, 1. veljače 1904.
[38] J. GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, 136.-137.
[39] *Isto*, 155., 165.-166.
[40] „Kako se Hrvati voze na državnim željeznicama?", *Obzor*, br. 89, 20. travnja 1903.

te je dobio vrlo brzo odgovor od prometnog ravnateljstva u Budimpešti i to na mađarskom jeziku: „Dotični kalauz na kojeg ste se pritužili ne zna hrvatski i zato nismo našli povoda da postupamo protiv njega."[41]

3. Narodni pokret 1903.-1904.[42]

U drugoj polovici 19. stoljeća došlo je do promjena u izgradnji željeznica u Hrvatskoj. Naime, one su počele ovisiti o mađarskim političkim krugovima i velikomađarskim tendencijama. Glavna točka hrvatsko-mađarskih sukobljavanja bila su financijska pitanja. Kao najveći predstavnik mađarskih aspiracija pokazao se ban Károly (Dragutin) Khuen-Hédervárу (1883.-1903.) u 80-im i 90-im godinama 19. stoljeća.[43] U sklopu smjernica ekonomske politike ugarske vlade, ban Khuen ponajprije je podupirao interese slavonskog veleposjeda i sprječavao razvoj domaće industrije, podupirući mađarski kapital i industriju.[44] Sve je to kulminiralo 1903. i 1904. godine, kada su zabilježeni nemiri, prosvjedi i prosvjedne skupštine. Neposredni povod narodnom pokretu 1903.-1904. bio je neprimjereni odgovor mađarske kraljevinske deputacije hrvatskim delegatima u povodu obnove financijske nagodbe koja se obnavljala svaki deset godina. Hrvatsko-ugarskom nagodbom iz 1868. priznati su zajednički poslovi i utvrđeno je zajedničko hrvatsko-ugarsko zakonodavstvo te zajednička vlada (§ 3. i § 5.). Zajednički su poslovi bili: određivanje troškova za uzdržavanje dvora (§ 6.) i vojska (§ 7.). U zajedničke financijske poslove ulazilo je: usvrđivanje izravnih i neizravnih poreza i njihovo utjerivanje, proračun zajedničkih troškova, državni dugovi, uprava i prodaja nepokretnih državnih dobara, raspolaganje monopolima (§ 8.). Nadalje je u zajedničke poslove spadalo: pomorsko pravo, trgovačko, mjenično i rudno, trgovina, carine, pošta, željeznice, luke, brodarstvo (§ 9.) i obrt (§ 10.). O svim zajedničkim poslovima odlučivao je zajednički ugarsko-hrvatski sabor u Pešti, u kojem je broj hrvatskih zastupnika predstavljao manjinu: u donjem domu bilo ih je samo 29, a poslije ukidanja Vojne granice nešto više, 40 hrvatskih zastupnika, što

---

41 „Vijesti", *Obzor*, br. 166, 23. srpnja 1903. U dopisu pod naslovom „Hrvatski putnici i željeznice", *Obzor*, br. 25, 1. veljače 1904. student filozofije J. Oberriter žalio se na konduktera kada je putovao vlakom iz Mikanovca u Vinkovce, jer je ovaj od njega tražio kartu na mađarskom iako je znao hrvatski jezik.

42 O narodnom pokretu u Hrvatskoj pisali su: Vaso BOGDANOV, *Hrvatski narodni pokret 1903/4*, Zagreb 1961.; Ivica GOLEC, „Narodni pokret na sisačkom području 1903/1904.", *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest*, vol. 26., Zagreb 1993., 101.-112.; Mirjana GROSS, „Narodni pokret u Hrvatskoj 1903.", *Istorijski pregled*, Beograd 1954., 16.-22.; Marjan KATUŠIĆ, „Narodni pokret 1903. godine u Zaprešiću", *Muzejski vjesnik*, glasilo muzeja sjeverozapadne Hrvatske, br. 16, Bjelovar 1993., 81.-84.; Stjepan LALJAK, „Bilo je to godine devetsto i treće", *Brdovečki zbornik*, 2003., Zaprešić 2003., 172.-185.; *Časopis za suvremenu povijest*, br. 3, Zagreb 2005., cijeli broj tematski posvećen, „Bilo je to godine devetsto i treće…"; Agneza SZABO, „Uzroci i posljedice političkih demonstracija u Hrvatskoj 1903.", *ČSP*, br. 3 (2005.), 597.-608.

43 I. KARAMAN, *Industrijalizacija*, 53.-54.

44 Jaroslav ŠIDAK, Mirjana GROSS, Igor KARAMAN, Dragovan ŠEPIĆ, *Povijest hrvatskog naroda g. 1860-1914.*, Zagreb 1968., 128.

je deset puta manje u odnosu na mađarske zastupnike. U gornjem domu su bila zastupljena samo dva hrvatska zastupnika. Hrvatskim financijama i svim ostalim zajedničkim poslovima upravljala je zajednička ugarska vlada u kojoj je Hrvatska imala jednog člana bez lisnice koji je neposredno ovisio o mađarskom ministru predsjedniku, a bio je odgovoran ugarskom parlamentu. Nagodbom je Hrvatska izgubila političku samostalnost, ekonomsku i financijsku nezavisnost, a u zamjenu dobila autonomiju na području bogoštovlja i nastave, unutarnje administracije i pravosuđa.[45]

Nakon što je u veljači 1903. mađarski Kraljevinski odbor odgovorio da ne prihvaća prijedlog hrvatskog odbora da se izmijeni financijska nagodba na načelu ravnopravnosti, pod utjecajem napredne mladeži, hrvatska građanska opozicija započela je s pripremama za skupštinski pokret. Početak narodnog pokreta veže se uz 2. ožujak 1903. kada je skupina zagrebačkih sveučilištaraca održala javnu skupštinu u kojoj je tražila financijsku samostalnost Hrvatske i Slavonije.[46] Nakon toga je održana 11. ožujka u Zagrebu velika skupština pod vodstvom hrvatske oporbe. Uskoro su u Zagrebu uslijedili učenički prosvjedi (24. ožujka). Dan poslije prosvjeda na novoj je zgradi željezničke prometne uprave u zagrebačkoj Mihanovićevoj ulici osvanuo natpis pozlaćenim slovima na mađarskom jeziku: „Magyar kiraly állam vasutak" („Mađarske kraljevske državne željeznice"), što je bilo u suprotnosti s Hrvatsko-ugarskom nagodbom. Ban Khuen-Héderváry uvidio je da je postavljanjem mađarskog natpisa nanesena očita uvreda hrvatskim autonomnim poslovima pa je zatražio da se skine natpis i zamijeni novim na mađarskom i hrvatskom jeziku. To je bio povod da se započne s pripremama za pokret protiv Khuena i Mađara u cijeloj Hrvatskoj.[47] Isticanje mađarskih natpisa i mađarske zastave na željezničkim zgradama i uredima dalo je povoda većem pokretu i prosvjedima prilikom kojih je dolazilo do oružanih sukoba.[48] Prva žrtva hrvatskoga narodnog pokreta pala je u Zaprešiću, nakon što je na tamošnjem kolodvoru 11. travnja izvješena ugarska državna zastava. Oko zastave su se okupili seljaci, većinom članovi mjesnoga vatrogasnog društva kako bi je uklonili. Zastava je skinuta i zapaljena petrolejem. Osim zastave stradali su i svi mađarski natpisi na željezničkoj postaji i mađarski željeznički činovnik. Ostatke zapaljene zastave seljaci su odnijeli brdovečkom župniku, a na povratku ih je dočekala oružnička ophodnja koja je s puškama napala nenaoružane seljake. Tom prilikom u nemirima je stradao Ivan Pasarić, kojeg je ustrijelio oružnički zapovjednik hicem iz puške.[49] Nakon održanoga prosvjednog zbora zagrebačke studentske

---

[45] V. BOGDANOV, *Hrvatski narodni pokret*, 8.-9.

[46] Stjepan MATKOVIĆ, *Čista stranka prava 1895.-1903.*, Zagreb 2001., 164.; Zlatko MATIJEVIĆ, Stjepan MATKOVIĆ, Dinko ŠOKČEVIĆ, Stjepan LALJAK, „Bilo je to godine devetsto i treće…", *ČSP*, br. 3 (2005.), 585.-595.

[47] Rene LOVRENČIĆ, *Geneza politike «novog kursa*, Zagreb 1972., 162.; M. GROSS, „Narodni pokret u Hrvatskoj", 19.

[48] V. BOGDANOV, *Hrvatski narodni pokret,* 7.

[49] Z. MATIJEVIĆ, S. MATKOVIĆ, D. ŠOKČEVIĆ, S. LALJAK, „Bilo je to godine devetsto i treće…", 588.-590.

mladeži, po cijeloj su se Hrvatskoj proširili antimađarski nemiri. Prosvjedi su izbili u Osijeku, Varaždinu, Križevcima, Senju, Karlovcu, Samoboru, Hrvatskom primorju, Gorskom kotaru, Hrvatskom zagorju, Međimurju, Slavoniji, Kvarneru i Dalmaciji. U Podravini su se u svibnju i lipnju redali nemiri od Vinice pa sve do Đurđevca, Kalinovca i Pitomače. Osobito nemirno je bilo u kotaru Ludbreg. Seljaci iz Kunovca i Kuzmice otvoreno su se suprotstavili postavljanju mađarske zastave u svojim mjestima. Tom prilikom došlo je do bune u Kunovcu, čiji je neposredni povod bio uvođenje prijekog suda na području Ludbrega i ostalih mjesta. Da bi rastjerali okupljenu masu u Kunovcu, oružnici su počeli uhićivati okupljene, što je izazvalo još veće negodovanje mase i dovelo do krvoprolića u kojem su stradala petorica Kunovčana.[50] Pobunjeni puk je po Hrvatskoj razbijao prozore omraženih mađarona, tjerao mađarske činovnike iz ureda, palio mađarske zastave i Khuenove slike, napadao mađarske posjede, skidao mađarske grbove i natpise s ureda i željezničkih zgrada te zgrada financijskog ravnateljstva i poštanskih ureda. Najžešći ispadi bili su protiv željeznica u svim mjestima i gradovima. Tako su na pruzi Sisak-Brod razlupane željezničke postaje, natpisi i telefonski stupovi. U Primorju su seljaci rušili željezničku prugu kako bi spriječili prolaz vojske poslane u pobunjene krajeve. Na kraju se može reći da je stvarni uzrok tog pokreta bila sve veća mađarizacija koju su mađarski magnati, vladajući krugovi i Budimpešta provodili nad Kraljevinom Hrvatskom i Slavonijom.

4. Zaposlenici po zavičajnosti i jeziku na željeznicama krajem 1903. godine

U nemirima 1903.-1904. najviše je stradala osnovica mađarizacije - željeznice. Ne samo da su uništene zgrade, uredi, polupani prozori, već su u izgredima stradali i službenici koji su se u trenutku prosvjeda zatekli na željeznici.[51] Kako bi izbjegli još veće sukobe, gradska poglavarstva, u ovom slučaju gradsko poglavarstvo grada Osijeka, zatražilo je premještanje svoje blagajnice s gornjogradskog kolodvora u Osijeku jer ne zna ni hrvatski ni njemački jezik, već samo mađarski pa se stanovništvo buni. Veliki župan županije virovitičke i Osijeka ustvrdio je da u slučaju da potraje ovakva situacija ne može jamčiti

[50] Z. MATIJEVIĆ, S. MATKOVIĆ, D. ŠOKČEVIĆ, S. LALJAK, „Bilo je to godine devetsto i treće…“, 593.; Mira KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, „Stjepan Radić i Kunovečka buna 1903.“, *Podravina*, vol. 4., Koprivnica studeni 2003., 57.-74.; Hrvoje PETRIĆ, „O seljačkom pokretu u Podravini 1903. godine: Kunovečka buna i ostala seljačka gibanja“, *ČSP*, br. 3(2005.), 653.-664.

[51] Hrvatski državni Arhiv – Predsjedništvo Zemaljske vlade (dalje: HDA-PrZV), kut. 680./1903, (898/1903. Službujućeg činovnika željezničke postaje u Zaprešiću Josipa Kleina svjetina je preko tračnica natezala i šakama udarala, glavar postaje Antun Bürgmeister, zadobio je više lakih rana. (Isto, kut. 680/1903, 2494/1903.) Na kolodvoru Zlatar Bistrica ni glavar postaje ni noćobdija nisu se pokazali demonstrantima, već su se sakrili, tako da ne znaju tko je napao stanicu. Prozori na željezničkoj stanici su polupani kao i na čekaonici. (Isto, kut. 682./1903, 3628/1903.) Slično se dogodilo i u Velikom Trgovišću, Bedekovčini i dr.

da neće doći do sukoba u Osijeku na željezničkom kolodvoru.[52] Varaždinski župan Radoslav pl. Rubido-Zichy u izvješću novopostavljenom banu Teodoru grofu Pejačeviću Virovitičkom opisuje uzroke nemira u varaždinskoj županiji. Prvi uzrok vidi u hrvatskoj opoziciji koja je bila nezadovoljna rezultatima izbora te je za sobom povukla seljačko pučanstvo. Kao drugi uzrok navodi opće nezadovoljstvo naroda koji se tužio na mađarsku nomenklaturu hrvatskih mjesta, na nepoznavanje hrvatskog jezika i okrutno ponašanje željezničkih namještenika. Prema županovim riječima na željezničkim postajama ugarskih državnih željeznica namještenici međusobno govore mađarskim jezikom, i to ne samo rođeni Mađari, nego i domaći sinovi Hrvati koji moraju govoriti mađarski, jer većina ostalih namještenika zna samo mađarski. Ako, pak, nastavlja župan, i zna hrvatski jezik „namjerno neće govoriti hrvatski". No željeznički namještenici nisu samo među sobom govorili mađarski, nego su se i u službenom općenju s narodom namjerno služili mađarskim „izazovno izbjegavajući hrvatski jezik". Ako „siromašni seljak ili pučanin" ne bi razumio dobivene upute na mađarskom jeziku te tražio objašnjenje na hrvatskom, željeznički bi ga činovnik „obasuo surovim pogrdama ili mu najblaže rečeno prezrivo okrene leđa". Narod se, prema istom izvješću, žalio i na dvojezične natpise na željezničkim postajama koji su često unakaženi netočnim hrvatskim prijevodom. Varaždinski župan na kraju izvještaja piše da je prirodno da ovakav postupak u narodu s pravom izaziva mržnju i ogorčenje te predlaže da državni službenici nauče hrvatski jezik jer je to u interesu države.[53] Zbog sve većih problema na željeznicama hrvatski je ban nakon jenjavanja prosvjeda od svake županije zatražio iskaz željezničkih zaposlenika na području županija (zagrebačke, modruško-senjske, srijemske, bjelovarsko-križevačke, varaždinske, požeške i grada Zagreba) i to prema zavičajnosti-pripadnosti (hrvatsko-slavonska, ugarska) i prema znanju (govoru) hrvatskog jezika.[54] Nakon Hrvatsko-ugarske nagodbe pravo zavičajne pripadnosti općini u Hrvatskoj bilo je uređeno *Zakonom o zavičajnim odnosima* iz 1880. godine. Zbog specifičnoga državno-pravnog položaja Hrvatske pravo zavičajnosti je predstavljalo pravnu osnovu i za uživanje političkih prava koja su proizlazila iz hrvatske autonomije uređene Nagodbom te su stoga mnogi tumačili pravo zavičajnosti kao vid hrvatskog državljanstva.[55] Uz državljanstvo koje predstavlja vid osobne pripadnosti državi neovisno o boravljenju na državnom području, postoji i zavičajnost (Heimatsrecht), a to je pripadnost pojedinca pojedinoj općini na temelju koje između pojedinca i općine nastupa odnos određenih širih prava i obveza. Zbog toga se zavičajnost stjecala na temelju neke posebne povezanosti (podrijetlo, udaja,

---

[52] HDA-PrZV, kut. 692/1903, 4639/1903.

[53] HDA-PrZV, kut. 693/1903., 5879/1903. Izvješće o uzrocima nemira u varaždinskoj županiji

[54] HDA-PrZV, kut. 692/1903. Spis 4914/1903. sadrži izvješće grada Zagreba, modruško-riječke županije, srijemsko-vukovarske, zagrebačke, varaždinske, bjelovarsko-križevačke i požeške županije.

[55] Dalibor ČEPULO, „Pravo hrvatske zavičajnosti i pitanje hrvatskog i ugarskog državljanstva 1868.-1918. - pravni i politički vidovi i poredbena motrišta", *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, Zagreb 1999., 9(6), 795.

posebno primanje u općinsku zajednicu), a ne činjenicom stanovanja ili stjecanjem nekretnina u općini. S druge strane postojala je teritorijalna pripadnost općini ili tzv. općinarstvo[56] kod kojeg veza nastaje boravljenjem ili posjedovanjem nekretnine u općini (ono sadrži suženi krug prava: slobodni boravak u općini, uživanje općinskih dobara, aktivno pravo glasa). Austrijski ustavni poredak uspostavljen 1867. razlikovao je državljanstvo i zavičajnost. U Hrvatskoj je zavičajna pripadnost imala posebnu dimenziju jer su hrvatski zakoni nakon 1868. godine i Nagodba uredili naziv državljanstva drukčije nego navedeni zakon o ugarskom državljanstvu. Hrvatski teoretičari javnoga prava 19. stoljeća objašnjavali su da u Kraljevini Ugarskoj postoji zajednička ugarska pripadnost i uz nju posebna hrvatska i ugarska pripadnost (u užem smislu), tj. posebno hrvatsko i posebno ugarsko državljanstvo u sklopu zajedničke (u širem smislu) ugarske pripadnosti. Do 1850. godine u Hrvatskoj se zavičajno pravo stjecalo rodom (podrijetlom), udajom i primanjem u zavičajnu svezu, a indigenat je strancima davao Sabor. Nakon sklapanja Nagodbe, zavičajnost je definirana Zakonom o zavičajnosti, donesenim 1880. godine, s time da stranac koji u Trojednoj Kraljevini prebiva 10 godina s namjerom stalnog prebivanja i nije počinio nikakav zločin, može postati hrvatski zavičajnik. Zakon je propisivao da se pravo zavičajnosti veže uz pravo državljanstva te zavičajnost može steći jedino „državljanin zemalja ugarske krune", a svaki je državljanin morao imati zavičajnost i to u samo jednoj općini (§ 2.). Zavičajnost je bila neodreciva, te se utrnjivala u jednoj općini tek stjecanjem zavičajnosti u drugoj (§§ 18., 19.). Zavičajnost se stjecala rođenjem, udajom, izričitim primanjem u zavičajnu svezu ili naseljavanjem te stalnim smještajem u javnu službu (§ 3.). Djeca su u pravilu slijedila zavičajnost oca odnosno majke (zakonita djeca slijedila su općinu oca, nezakonita majke, a pozakonjena djeca općinu oca). Žene su udajom stjecale zavičajnost u muževoj općini, dok su muževi za stjecanje zavičajnosti općine žene morali proći redoviti postupak primanja u općinu (§§ 5., 12.) s time da je molitelj morao dokazati da je „poštena života", da može uzdržavati sebe i obitelj te plaćati taksu od 6 odnosno 12 forinti. Naselilac je zavičajnost u općini naseljavanja stjecao pod strogim uvjetima, tj. nakon neprekidnog boravljenja od četiri godine i nošenja općinskih tereta. Zaposlenjem su, pak, zavičajnost ipso facto stjecali stalno zaposleni činovnici zemaljskih, općinskih i javnih zaklada te duhovnici i javni učitelji (§ 11.).[57]

Prema spomenutim izvještajima možemo uvidjeti stvarno stanje zaposlenika na željeznicama. U izvještaju grada Zagreba, upućenom hrvatskom banu, glede pitanja o zavičajnosti i znanju hrvatskog jezika željezničkih službenika krajem 1903. godine, na željeznicama koje su spadale pod Zagreb, podaci su

[56] D. ČEPULO, „Pravo hrvatske zavičajnosti", 805. Općinari su se dijelili na pripadnike (rođeni ili primljeni u savez općine te stalno prebivaju u općini na vlastitom zemljištu), stanovnike (rođeni u općini ili primljeni u savez općine te stalno prebivaju u općini), posjednike (posjeduju nekretninu u općini, ali u njoj ne žive) i nestalne (privremeno nadležne općini po zanimanju ili službi, ali su primljeni u savez općinski). Općinarstvo se stjecalo rođenjem, udajom, primanjem u općinu, stalnim namještanjem u javnu službu, posjedovanjem nekretnina u općini.

[57] D. ČEPULO, „Pravo hrvatske zavičajnosti", 799.-809.

sljedeći. U Zagrebu je na željeznicama bilo zaposleno 406 osoba. Od ukupnog broja zaposlenika 96 (24%) je bilo hrvatskih, a 310 (76%) ugarskih zavičajnika. Od ukupnog broja zaposlenika hrvatski je jezik govorilo ili znalo 117 (29%), a hrvatski nije znalo 289 zaposlenika (71%). Prema zanimanju, ugarski su zavičajnici bili zastupljeni najviše kao činovnici (100),[58] zatim kao kondukteri (81),[59] različiti službenici (28),[60] vlakovođe (27),[61] inženjeri (19),[62] nadziratelji (12),[63] vježbenici (12),[64] protupravnici (9), nadprotupravnici (7). Pod ostala zanimanja navode se: telegrafisti (4), nadzornici (4),[65] učitelji (2), ravnatelj prometne uprave Zagreb (1),[66] glavar postaje (1), zamjenik glavara (1), ravnatelj učionice (1) i magaziner (1). Među ugarskim zavičajnicima nalaze se očito i hrvatski i srpski pripadnici, što je vidljivo po prezimenima (Drobac, Poljar, Capan, Vaso Petković i dr.). Prema etničkoj pripadnosti najviše ima Mađara, zatim Nijemaca, Slovaka, Poljaka, Čeha i Židova.

Hrvatski su zavičajnici (96) prema odabiru zanimanju najviše bili zastupljeni kao činovnici (27), kondukteri (26), vlakovođe (25), službenici (4), nadziratelji (4) i inženjeri (3). U višim zanimanjima bili su zastupljeni po jedna osoba kao zamjenik ravnatelja prometne uprave Zagreb i to Theodor Kussevich, glavar postaje Ivan Matota, nadzornik Ivan Philippović, protupravnik Julijo Glembay, nadprotupravnik Franjo Otroscak, računovođa Stjepan Klemenčić i učitelj Teodor Leyner. Ovaj grafikon pruža sliku zaposlenika na prometnoj upravi u Zagrebu koja je u većem postotku u rukama mađarskih namještenika. Viši željeznički službenici su ugarski zavičajnici odnosno Mađari i Nijemci, kako bi se moglo pretpostaviti prema prezimenima, i zaposleni su u prvome općem prometnom odjelu, građevnom odjelu za uzdržavanje pruge, odjelu za promet i trgovinu, odjelu za spremu vlakova, računskom odjelu, postaji Zagreb i skladištu materijala. Od četvorice zaposlenih u Pučkoj učionici željeznice,

[58] Zbog lakšeg snalaženja na grafovima, ali i određivanja zanimanja, jer je svaka županija zanimanja prevodila sa svojim izrazom, autorica je pod „činovnike" uvrstila zanimanja kao što su: činovnik, tajnik, podčinovnik, prometni činovnik, podvorni činovnik, brzojavni činovnik, činovnik blagajnik.

[59] Pod zanimanje „kondukter" spada nadokondukter, kondukter.

[60] Pod zanimanje „službenik" spadaju zanimanja: oficial, pristav, perovođa, protuustavnik, računski oficial, glasonoša, tehnički dnevničar, pratilac vlaka, telegrafist, poslužitelj, pakiratelj, pisar, podvornik, nadslužbenik, pomoćni službenik, odsječni mjernik, podslužbenik, vratar, prevoditelj, kolodvornik, dostavljač, odpravnik, poslužitelj, odsječni službenik, mjerni službenik, kontrolor, dvoritelj, dnevničar.

[61] Pod zanimanje „vlakovođa" uneseni su: nadvlakovođa, vlakovođa, pomoćnik vlakovođe, strojovođa.

[62] Pod zanimanje „inženjer" uvrštena su zanimanja: inženjer, nadinženjer, inženjer asistent, predstojnik inženjera.

[63] Pod „nadzirateljem" spadaju zanimanja: nadziratelj, željeznički nadziratelj, nadziratelj pruge, nadziratelj vagona, nadziratelj postaje, nadziratelj brzojavni, nadziratelj skladišta, nadziratelj mosta.

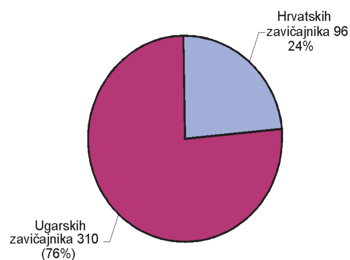
[64] Pod „vježbenikom" spadaju: inženjer vježbenik, računski vježbenik, željeznički vježbenik, mjernički vježbenik, činovnik vježbenik.

[65] Pod „nadzornike" uneseni su: nadzornik, nadzornik grijaonice, nadzornik pruge, nadglednik, predstojnik.

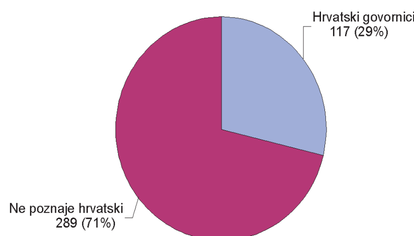
[66] Riječ je o Izidoru Leitneru.

trojica su ugarski zavičajnici koji znaju hrvatski jezik, dok ga jedan ne govori. Hrvatskih zavičajnika je vrlo malo među višim zanimanjima, a vrlo malo ih je kao nižih službenika. Jezik komuniciranja među službenicima nije hrvatski već mađarski, iako ga prema rezultatima dio ugarskih zavičajnika zna. Rezultati ne iznenađuju jer se ovdje govori o upravi koju ugarske vlasti od samog početka imaju u svojim rukama, i žele je zadržati kako bi preko svojih pobornika provodile svoju politiku.

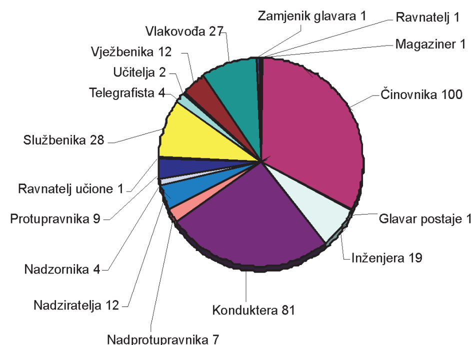
Zaposlenici u gradu Zagrebu po zavičajnosti



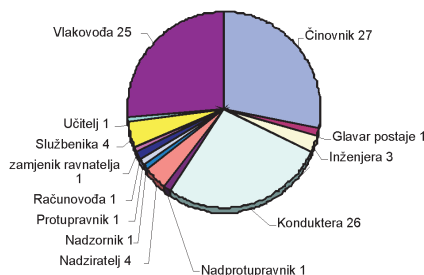
Zaposlenici u gradu Zagrebu po govoru



Djelatnosti ugarskih zavičajnika u gradu Zagrebu na željeznici



Djelatnosti hrvatskih zavičajnika u gradu Zagrebu na željeznici



U modruško-riječkoj županiji ukupno je bilo 375 zaposlenika s radnim mjestima u Ogulinu, Sv. Petru, Hreljinu, Josipdolu, Generalskom Stolu, Gomirju, Moravicama, Vrbovskom, Delnicama, Skradu, Fužinama, Lokvama, Liču, Bakru i Mejama. Navedena su mjesta potpadala pod kotareve Delnice, Ogulin, Vrbovsko, Crikvenica i Sušak. Od ukupnog broja zaposlenika njih 129 (34%) su bili ugarski zavičajnici, a 246 (66%) je imalo hrvatsku zavičajnost. Hrvatskih je govornika 288 (77%), a hrvatski nije znalo ili nije govorilo njih 87 (23%). Ovaj veliki udio hrvatskih zavičajnika kao zaposlenika na riječkoj pruzi bio je uvjetovan klimom (bura i snježni zapusi) i životnim prilikama

koje nisu bile prikladne za zapošljavanje doseljenika pa su se prometne vlasti oslanjale na lokalno stanovništvo koje je zapošljavalo na željeznici i to najviše kao željezničke stražare.[67] U prilog ovoj tvrdnji ide i raščlamba po zanimanjima hrvatskih zavičajnika. Po zanimanjima hrvatski su zavičajnici najviše bili zastupljeni kao željeznički stražari (136),[68] grijači (41),[69] kupljari (14), radnici (13),[70] vlakovođe (13), čistači (9), nadziratelji (5), činovnici (3), glavari postaje (3), magazineri (2), nosači (2), zamjenici stražara (2) te po jedan nadzornik, službenik i zamjenik glavara. U nekim mjestima članovi cijele uže i šire obitelji radili su na željeznici. Članovi obitelji Carević iz Moravica bili su zaposleni kao željeznički stražari, grijači, kupljari, a jedan je bio na relativno visokom položaju blagajnika. Osim navedene obitelji Carić iz Moravica još je nekoliko obitelji imalo više svojih članova zaposlenih na željeznici. Najbrojniji su bili pripadnici obitelji Jakšić čijih je 16 članova radilo na željeznici. Od ostalih obitelji koje su radile na željeznici isticale su se obitelji Dokmanović, Mamula (Moravice i Ogulin, 5), Matić (Moravice, 6), Petrović (Moravice, 12), Polić (Hreljin i Meja, 6), Tomić (Moravice, 5), Vučinić (Moravice, 13). Nije bio rijedak slučaj da dva člana iz iste obitelji rade na željeznici (otac-sin, dva brata i dr.). Iz ovih se podataka može zaključiti da su obiteljske veze bile važne prilikom dobivanja posla na riječkoj željeznici. Prema zanimanju u modruško-riječkoj županiji najzastupljeniji su bili željeznički stražari, iako je to bio jedan od najtežih poslova koji se obavljao i po najtežim vremenskim uvjetima. U ovoj županiji hrvatski zavičajnici su bili zastupljeni i na višim zanimanjima kao glavari postaja, što je bio ugledniji i bolje plaćeni posao. Riječ je o Pavlu Klanfaru (Josipdol) i njegovu zamjeniku Ivanu Rebroviću, Kamilu Blagaju (Delnice), te Otmaru Knivaldu (Skrad). Iz popisa se može iščitati da je srpsko pučanstvo u navedenim mjestima bilo protežirano u odnosu na Hrvate u broju zaposlenih. U modruško-riječkoj županiji ugarski su zavičajnici uglavnom bili zastupljeni u boljim zanimanjima kao što su: činovnici (36), vlakovođe (31), glavari postaje (14), nadziratelji (9), grijači (9), službenici (6), vježbenici (5), željeznički stražari (4), kupljari (3), magazineri (3), računovođe (3), nadziratelj vagona (1), nosač (1), glavar grijaonice (1) i blagajnik (1). Gledajući prema narodnoj pripadnosti ostalih narodnosti, najviše su među ugarskim zavičajnicima bili zastupljeni Mađari, pa Nijemci i Slovaci.

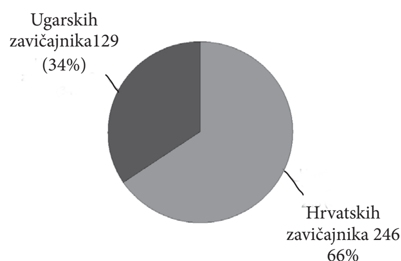
[67] J. GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine*, 136.-137.

[68] Pod zanimanje „željeznički stražar“ unesena su zanimanja: željeznički stražar, pazitelj vlakova, stražar vodovoda, stražar mjere, stražar ugljenika, nadstražar, stražar skretničar.

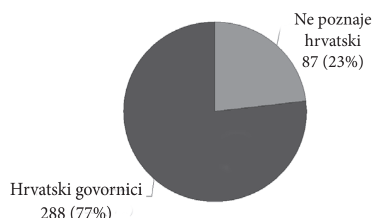
[69] Pod zanimanjem „grijači“ našli su se: grijač, grijač kotlova.

[70] Pod zanimanjem „radnik“ uvršteni su: radnik, zapirač, kočničar, radnik u grijaonici, tovarač, mjerni tovarač, kolar, kola tiskač, redatelj kola, čuvar mjere.

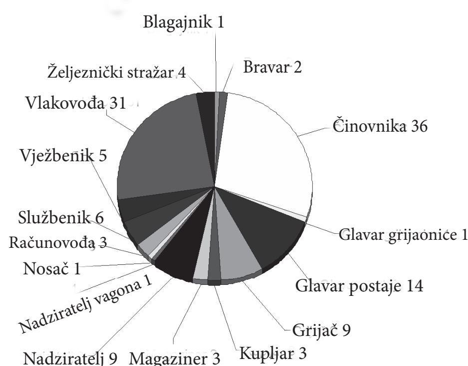
Zaposlenici u županiji modruško-riječkoj po zavičajnosti



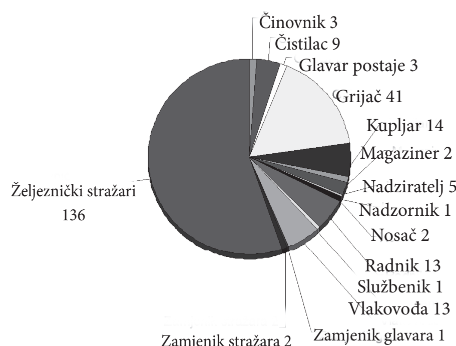
Zaposlenici u županiji modruško-riječkoj po jeziku



Djelatnosti ugarskih zavičajnika u županiji modruško-riječkoj



Djelatnosti hrvatskih zavičajnika u županiji modruško-riječkoj

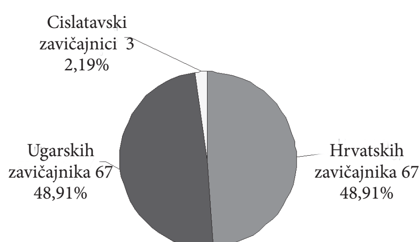


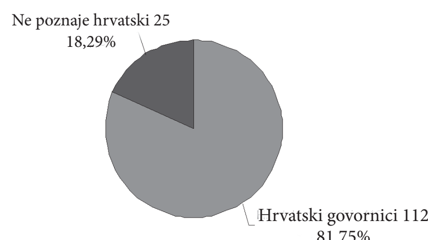
U varaždinskoj županiji od ukupno 137 zaposlenika, bilo je 67 ugarskih (48,91%), 67 hrvatskih (48,91%) te 3 cislitavska zavičajnika (2,19%). Od ukupnog broja zaposlenika njih 112 (81,75%) bili su govornici hrvatskog jezika, a samo 25 (18,25%) ih nije govorilo hrvatski. Treba napomenuti da su sva trojica cislitavskih zavičajnika govorila hrvatski jezik. Ovaj podjednak broj ugarskih i hrvatskih, te prisutnost cislitavskih zavičajnika upućuje na blizinu varaždinske županije ugarskim županijama, u prvom redu Zali, kao i na blizinu granice s Austrijom.

Ugarski su zavičajnici najviše bili zastupljeni u sljedećim zanimanjima: činovnici (14), glavari postaje (12) i željeznički stražari (7). U ostalim zanimanjima njihov broj je bio sljedeći: radnici (6), vježbenici (5), nadziratelji (5), mašiniste (5), vlakovođe (4), inženjeri (3), blagajnici (2), grijač (1), magaziner (1), nadzornik (1), službenik (1). Ugarski zavičajnici bili su glavari postaje u: Varaždinu, Ivancu, Velikom Trgovištu, Sv. Križu Začretju, Zaboku, Tužnom Cerju, Bedekovčini, Zlatar Bistrici, Konšćini, Budinšćini, Golubovcu. Glavari

postaje uglavnom su bili Mađari (8), a za njima su slijedili Nijemci, Slovaci i Česi. Cislitavski zavičajnici su svi Nijemci, a obavljali su poslove: jedan je bio glavar postaje (Ivanec), drugi radnik (Zlatar Bistrica), a treći željeznički stražar (Konšćina).

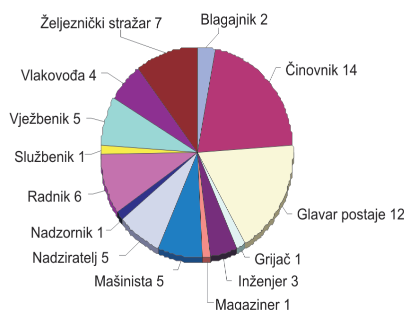
Hrvatski su zavičajnici prednjačili u poslovima kao željeznički stražari (35), radnici (9) i činovnici (7). U ostalim su zanimanjima zastupljeni kako slijedi: vlakovođe (4), nadziratelji (3), magazineri (2), grijači (2), čistilac (1), službenik (1) i vježbenik (1). Hrvatski su zavičajnici bili glavari postaje u Lepoglavi (Josip Esapović) i u Novom Marofu (Aleksa Štaudt). Grafikon zaposlenika varaždinske županije upućuje da su podjednako po zanimanjima zaposleni hrvatski i ugarski zavičajnici te da jedni i drugi većinom govore hrvatskim jezikom koji vrlo dobro ili djelomično razumiju. Kao i u ostalim županijama ugarski zavičajnici zaposleni su pretežno na višim zanimanjima, a hrvatski na nižim. Ovo je jedan od rijetkih izvještaja u kojem su za određene osobe dodane i primjedbe. U primjedbi za glavara postaje Veliko Trgovište navodi se da je sa strankama neuljudan, „drži se odurno, često napit" te je poželjno da se premjesti jer je i zbog ne znanja hrvatskog jezika vrlo „neobljubljen medju pučanstvom". Ne vlada ljepše mišljenje ni o blagajniku na željezničkoj postaji Krapina koji je vrlo neuljudan sa strankama i „skrajnja je potreba da se premjesti". Glavar željezničke postaje u Sv. Križu Začretju je Mađar i tijekom prosvjeda u Hrvatskom zagorju javno je kritizirao prosvjede i rugao im se, pa je lokalno pučanstvo ogorčeno na njega. Nadziratelj pruge, očito Slovak, na željezničkoj postaji Varaždinske Toplice radi od 1885. godine i od početka službovanja od željezničkih nadničara uzima proviziju, kako bi se oni primili na posao, pa se i za njega predlaže da se premjesti.[71]



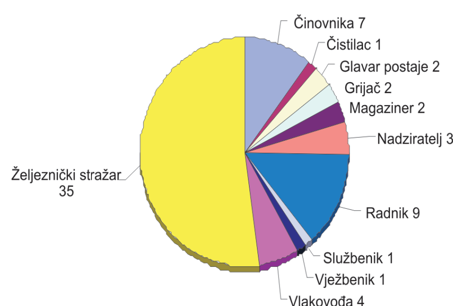


[71] HDA-PrZV, kut. 692/1903. Spis 4914/1903.

Djelatnosti ugarskih zavičajnika u županiji varaždinskoj

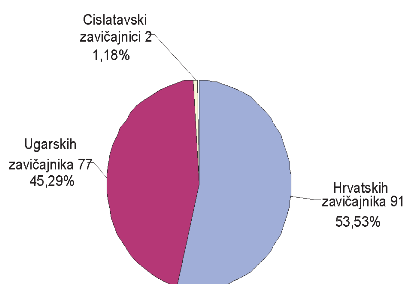


Djelatnosti hrvatskih zavičajnika u županiji varaždinskoj

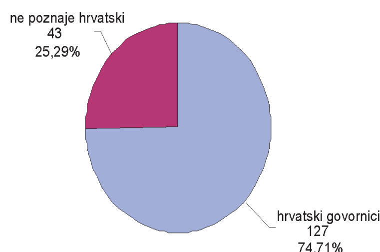


Bjelovarsko-križevačka županija imala je ukupno 170 zaposlenika. Po broju su prednjačili hrvatski zavičajnici, njih 91 (53,53%), dok je ugarskih zavičajnika bilo 77 (45,29%) i 2 cislitavska zavičajnika (1,18%). Od njih ukupno 170, hrvatskih govornika bilo je 127 (74,71%), a hrvatski nije znalo 43 (25,29%). Obojica cislitavskih zavičajnika su govornici hrvatskog jezika. Vidljivo je prema podacima da ima više govornika hrvatskog jezika od hrvatskih zavičajnika, što nam govori da su ugarski zavičajnici, njih 34, govorili hrvatskim jezikom. Među njima prednjače Slovaci, Česi, Nijemci i pokoji Židov. Među ugarskim zavičajnicima nalaze se Srbi iz južne Ugarske ili današnje Vojvodine, koji su ipak znali hrvatski jezik. Ugarski zavičajnici najviše su bili zastupljeni kao glavari postaje (13), činovnici (10), željeznički stražari (10) i službenici (9). Nakon toga slijede nadziratelji (7), blagajnici (6), vlakovođe (4), kondukteri (2), grijači (2), radnici (2), te po jedan kao: glavar grijaonice, inženjer, nadzornik, nosač, vježbenik i zamjenik glavara. Obojica cislitavskih zavičajnika (Josip Klobučar i Franc Zakavšek) bili su željeznički stražari u Vojakovcu. Hrvatski zavičajnici kao i u ostalim županijama najviše su bili zastupljeni na nižim zanimanjima kao željeznički stražari (60), činovnici (5), kondukteri (4) te su četvorica glavari postaje. U ostalim zanimanjima bilo ih je samo po nekoliko: nadziratelj (4), službenik (4), te po dvojica kao vlakovođe, čistači, grijači, magazineri, i po jedan kao blagajnik i bravar. Glavari postaje su u Klokočevcu (Marko Kirin), Kloštru (Josip Beranek), Novoselcu-Križu (Albert Cimisso), te u Kutini (Vilim Sancha).

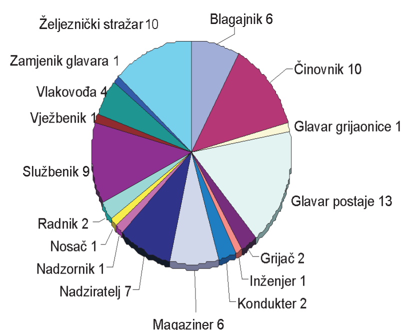
Zaposlenici u bjelovarsko-križevačkoj županiji po zavičajnosti



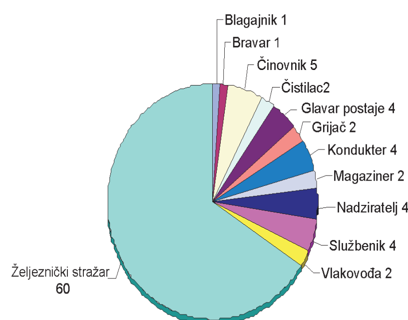
Zaposlenici u bjelovarsko-križevačkoj županiji po jeziku



Djelatnosti ugarskih zavičajnikau bjelovarsko-križevačkoj županiji



Djelatnosti hrvatskih zavičajnika u bjelovarsko-križevačkoj županiji



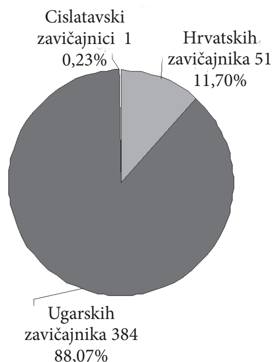
U vukovarsko-srijemskoj je županiji na željeznicama bilo zaposleno najviše namještenika, njih 436, zato što je tu bila i najrazgranatija željeznička mreža. Najzastupljeniji su ugarski zavičajnici s 384 zaposlenika (88,07%), hrvatskih zavičajnika je 51 (11,70%) i jedan je cislitavski zavičajnik (0,23%). Zaposlenici na željeznicama bili su raspoređeni po sljedećim kotarevima ili gradovima: Irig, Mitrovica, Stara Pazova, Ruma, Šid, Vinkovci, Zemun, Županja, grad Karlovci, grad Petrovaradin i grad Zemun. Ovaj veliki broj ugarskih zavičajnika ne začuđuje jer je u ovom dijelu Slavonije poticano naseljavanje Mađara,[72] a i može se primijetiti da se većina gradova nalazila na granici sa županijama južne Ugarske. Od 436 zaposlenika hrvatski jezik je govorilo 197 (45,18%), a nije ga znalo 239 zaposlenika (54,82%). Onaj jedan cislitavski zavičajnik govorio

---

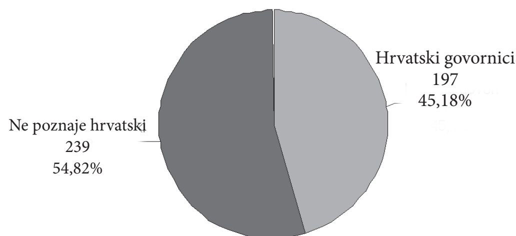
[72] Božena VRANJEŠ-ŠOLJAN, „Naseljavanje Mađara u Slavoniju 1880.-1910.", *Zbornik Mire Kolar Dimitrijević*, Zagreb 2003., 257.-270. U srijemskoj županiji je 1910. od ukupno 394.556 stanovnika bilo 27.323 Mađara ili 6,93%.

je hrvatski i po zanimanju je bio službenik. Ugarski zavičajnici su u najvećem postotku Mađari te su po zanimanjima bili zastupljeni kao željeznički stražari (122), zatim vlakovođe (60), glavari postaje (34), nadziratelji (30) i blagajnici (21). Zatim su bili službenici (21), vježbenici (12), radnici (11), ložači i magazineri (9), nadzornici (7), mašiniste i činovnici (6), bravari i nosači (5), kondukteri (3) te po jedan sluga, telegrafist i zamjenik glavara. Glavari postaje su u Vudiku, Mitrovici, Staroj Pazovi, Beški, Rumi, Sontincima, Inđiji, Vagnju, Budanovcima, Polatičevu, Klenku, Šidu, Tovarniku, Kukujevcima, Andrijaševcima, Cerni, Starim Mikanovcima, Ivankovu, Nijemcima, Borovu, Batajnici, Županji, Vrbanji, Gradištu, Šamcu, Petrovaradinu i Zemunu. U srijemskoj županiji bilo je mjesta ili gradova u kojima na željeznici nije bio zaposlen ni jedan hrvatski zavičajnik, npr. u Rumi, gradu Karlovcima i Mitrovici. U Zemunu je bio zaposlen jedan hrvatski zavičajnik i to Vasilije Križan kao poslužitelj, a u Petrovaradinu Antun Ševar, podvornik. Po narodnostima prednjačili su Mađari, pa Nijemci, Srbi, Slovaci, Židovi i dr. Hrvatski zavičajnici najviše su po broju bili zaposleni kao željeznički stražari (23), službenici (7), radnici (4) i glavari postaje (3). U ostalim zanimanjima bilo ih je zastupljeno po nekoliko: po trojica kao vlakovođe, činovnici, po dvojica kao ložači, i po jedan kao blagajnik, magaziner, nosač, nadziratelj, telegrafist i vježbenik. Hrvatski zavičajnici glavari postaje bili su u Novoj Pazovi (Ivan Kuklić), Novim Jankovcima (Vilim Auth) i Bršadinu (Albert Ferdo). Kao hrvatski zavičajnici su uz Hrvate zabilježeni Nijemci, Slovaci, Židovi i dr.

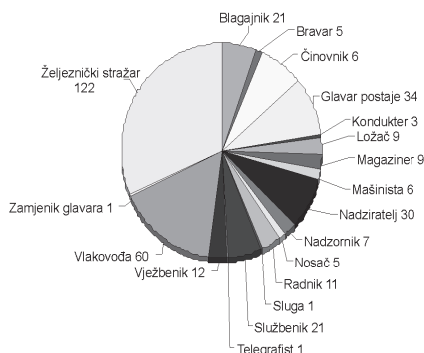
Zaposlenici u županiji vukovarsko srijemskoj po zavičajnosti



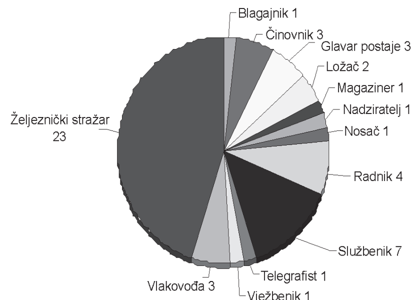
Zaposlenici u županiji vukovarsko srijemskoj po jeziku



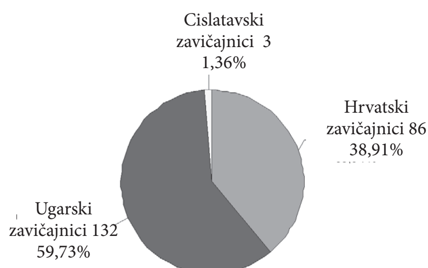
Djelatnosti ugarskih zavičajnika u županiji Vukovarsko-srijemskoj

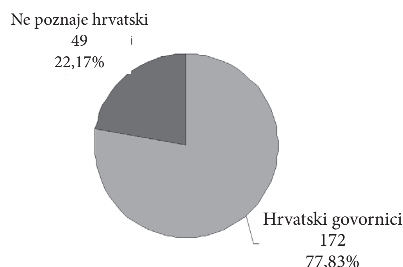


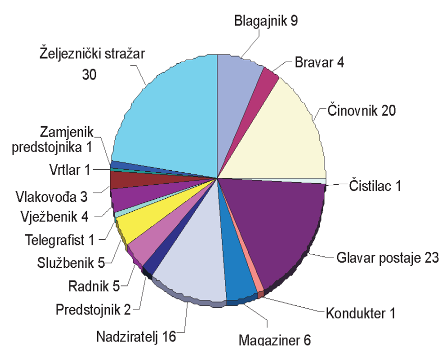
Djelatnosti hrvatskih zavičajnika u županiji Vukovarsko-srijemskoj

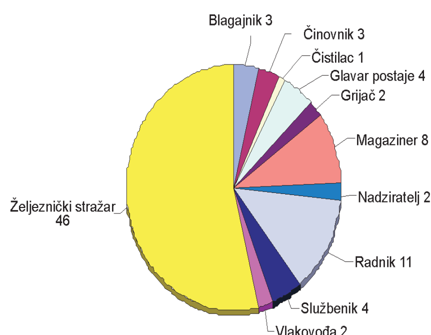


Zagrebačka je županija imala ukupno 221 namještenika na željeznicama koji su bili zaposleni u kotaru i gradu: Dvor, Dugo Selo, Glina, Velika Gorica, Jaska, Karlovac, Kostajnica, kotar Petrinja i grad Petrinja, Samobor, grad Sisak, Vrginmost, kotar i grad Zagreb, te Zaprešić. Od ukupnog broja zaposlenika njih 132 (59,73%) bilo je ugarske zavičajnosti, 86 (38,91%) ih je hrvatskih zavičajnika, a trojica (1,36%) su imali cislitavsku zavičajnost. Od ukupnog broja zaposlenika hrvatski je jezik govorilo ili znalo njih 171 (77,83%). Hrvatski jezik nije znalo 49 (22,17%) zaposlenika. Sva trojica cislitavskih zavičajnika znala su hrvatski jezik. Zagrebačka je županija, uz požešku, bila prva u kojoj su na željeznici zaposlene dvije žene i to u Karlovcu. Obje su po narodnosti bile Mađarice s ugarskom zavičajnošću. Ugarski zavičajnici su po zanimanjima zaposleni kao željeznički stražari (30), glavari postaje (23), činovnici (20), nadziratelji (16), blagajnici (9), magazineri (6), radnici (5) i službenici (5). Među bravarima i vježbenicima ugarskih je zavičajnika bilo četvero, a kao vlakovođe su radila trojica. Dvojica su bili predstojnici, a po jedan je bio čistilac, kondukter, telegrafist, vrtlar i zamjenik predstojnika. Dvojica cislitavskih zavičajnika zaposlena su u Velikoj Gorici i Sesvetama i radili su kao željeznički stražari, a jedan je bio u Sisku čistač. Kao i po ostalim županijama, hrvatski su zavičajnici ponovno najzastupljeniji kao željeznički stražari (46), radnici (11), magazineri (8), glavari postaje i službenici (4) te po trojica kao blagajnici i činovnici. Na mjestu vlakovođe, nadziratelja i grijača zaposlena su po dvojica hrvatskih zavičajnika, a samo je jedan bio čistač. Na mjestu glavara postaje hrvatski su zavičajnici bili zaposleni u Draganiću (Stefan Crnjaković), Kostajnici (Vjekoslav Straka), Zaprešiću (Zvonimir Krčelić) i Karlovcu (Petar Pokrajac).





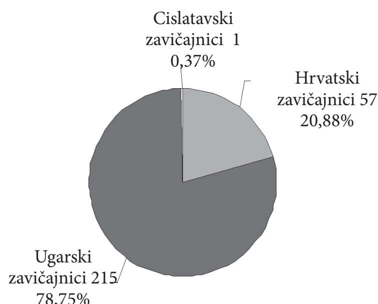


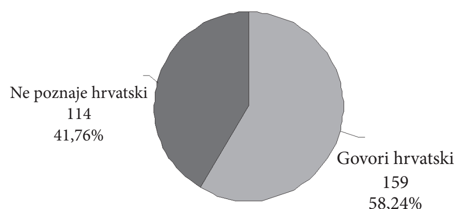


Na teritoriju požeške županije na željeznicama je ukupno bilo 273 zaposlenika. Među njima su prednjačili ugarski zavičajnici kojih je bilo 215 (78,75%), dok je hrvatskih zavičajnika bilo 57 (20,88%). Uz njih se navodi i jedan cislitavski zavičajnik (0,37%), rodom iz Ljubljane, zaposlen na željezničkoj postaji Brod. Hrvatski jezik je govorilo ili se barem njime služilo 159 zaposlenika (58,24%), dok njih 114 (41,76%) nije znalo hrvatski jezik. Franjo Burgelić, cislitavski zavičajnik, bio je po zanimanju grijač i on je govorio hrvatski. Ugarski zavičajnici su najviše bili zaposleni kao vlakovođe (46), željeznički stražari (38), glavari postaje (25), radnici (18), grijači (15), činovnici (12), kondukteri i nadziratelji (11), vježbenici (9) i blagajnici (8). Četvorica su bili inženjeri, a trojica službenici. Na mjestu nadzornika zaposlena su bila dvojica, a po jedan je bio bravar, zamjenik predstojnika, glavar grijaonice. Među ugarskim zavičajnicima kao zaposlenicima našle su se i dvije žene, po narodnosti Njemice, zaposlene kao blagajnice u Brodu na Savi. Ugarski zavičajnici na mjestu glavara postaje bili su zaposleni u Andrijevcima, Garčinu, Oriovcu, Sibinju, Poljani,

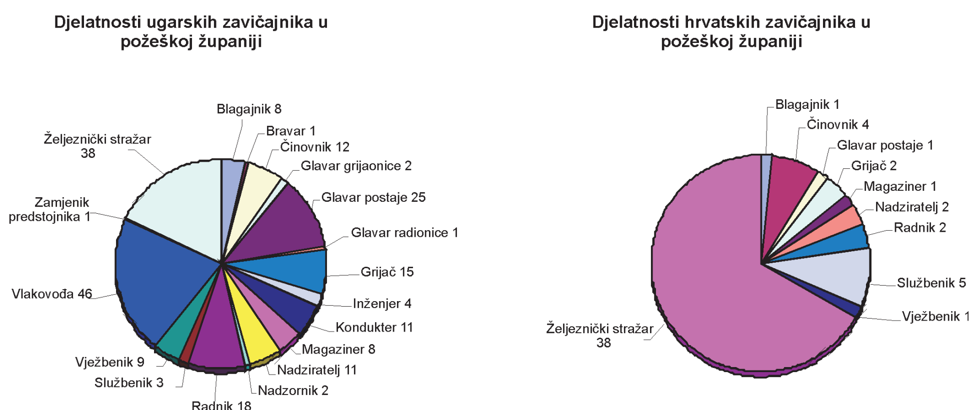
Novskoj, Lipovljanima, Banovoj Jarugi, Okučanima, Novoj Gradiški, Požegi, Čaglinu, Pleternici, Pakracu, Lipiku i dr. Zanimljiv je podatak da među ugarskim poglavarima postaja prednjače Židovi koji govore hrvatskim jezikom, pa je očito da je tu riječ o osobama koje su već dulje bile doseljene u Hrvatsku, ali nisu tražile promjenu zavičajnosti. Na željezničkoj postaji Brod od 115 zaposlenih 108 ih ima ugarsku zavičajnost. U prilog ovome govori i statistički podatak za Brod u kojem je 1910. od ukupno 9.142 stanovnika, 1.736 bilo stanovnika mađarskog jezika ili 18,98% u odnosu na ostalo stanovništvo.[73] Na željezničkoj postaji Andrijevci zaposleni su samo ugarski zavičajnici, njih deset, od kojih samo jedan govori hrvatski jezik, a trojica vrlo slabo. U Garčinu od pet zaposlenih samo jedan nije ugarski zavičajnik. Na željezničkim postajama u Oriovcu, Sibinju, Starom Topolju, Novskoj, Raiču, Lipovljanima, Banovoj Jarugi, Ratkovici, Batrini, Londjici, Ljeskovici, Cigleniku, Ivanu Dvoru, Gradacu, Sulkovcu, Jakšiću, Kukuljevcu su svi ugarski pripadnici, dok na ostalima postajama prednjače pred hrvatskim.

Zaposlene hrvatske zavičajnike imaju željezničke postaje: Sapci, Staro Topolje, Poljana, Jasenovac, Okučani, Medare-Dragalić, Nova Gradiška, Rešetari, Staro Petrovo Selo, Vrbova, Godinjak, Nova Kapela, Batrina, Požega, Čaglin, Pleternica, Pakrac, Lipik, Dobrovac, Brezina i Filipovac. Po zanimanjima najviše je bilo željezničkih stražara (38), pa službenika (5) i četvorica činovnika. Kao grijači, nadziratelji i radnici zaposlena su bila dvojica hrvatskih zavičajnika. Osim njih, po jedan je hrvatski zavičajnik bio glavar postaje, magaziner, blagajnik i vježbenik. Iako su na postaji Brod na Savi prednjačili ugarski zavičajnici, glavar postaje bio je hrvatski zavičajnik Karl Ružička, očito Slovak.





[73] B. VRANJEŠ-ŠOLJAN, „Naseljavanje Mađara u Slavoniju 1880.-1910.“, 261.



5. Zaključak

Na kraju iz navedenih podataka i predočenih grafikona možemo zaključiti da je po broju zaposlenika na željeznici naviše prednjačila srijemska županija, pa grad Zagreb i modruško-riječka županija. Nakon njih dolaze požeška, zagrebačka i bjelovarsko-križevačka županija te varaždinska koja je imala najmanje zaposlenih.

Zaposlenici na željeznicama u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji 1903.

Županije	Ukupno zaposlenika	Zavičajnost hrvatsko	Zavičajnost ugarsko	Udio hrvatskih zavičajnika (%)	Udio ugarskih zavičajnika (%)	Jezik hrvatski	Udio hrvatskih govornika (%)
Zagreb	406	96	310	24%	76%	117	29%
modruško riječka	375	246	129	66%	34%	288	77%
srijemska	436	51	384	12%	88%	197	45%
zagrebačka	221	86	135	39%	61%	163	74%
varaždinska	137	67	67	50%	50%	112	82%
bjelovarsko križevačka	170	91	77	54%	46%	127	75%
požeška	273	57	215	21%	79%	159	58%

Ugarski su zavičajnici bili najviše zastupljeni u srijemskoj županiji, a zatim u požeškoj, gradu Zagrebu i zagrebačkoj županiji. Veliki broj ugarskih zavičajnika u srijemskoj županiji bio je uvjetovan i činjenicom da su u njoj bila i neka mjesta i gradovi nekadašnje južne Ugarske (današnje Vojvodine), u kojima je u većini živjelo mađarsko, njemačko i srpsko stanovništvo koje je uglavnom imalo ugarsku zavičajnost. Ugarski i hrvatski zavičajnici bili su podjednako u varaždinskoj (50%) i bjelovarsko-križevačkoj županiji (50%). Jedina županija u kojoj su u većem broju bili zastupljeni hrvatski zavičajnici bila je modruško-riječka, u kojoj je ugarskih zavičajnika bilo samo 34%. Ne iznenađuje broj hrvatskih zavičajnika u modruško-riječkoj županiji, u kojoj, zbog hladnih i dugih zima te teškog posla na terenu ugarski zavičajnici nisu htjeli raditi pa se zapošljavalo okolno stanovništvo, pa čak i cijele obitelji. Modruško-riječka županija je ujedno i jedina županija u kojoj se, na temelju izvještaja, vidi da su obiteljski odnosi bili vrlo važni pri dobivanju zaposlenja. Cislitavskih zavičaj-

nika, njih 7, najviše je bilo zastupljeno u varaždinskoj županiji (3), pa bjelovarsko-križevačkoj (2) i po jedan u srijemskoj i požeškoj županiji.

U varaždinskoj je županiji bilo najviše željezničkih zaposlenika koji su govorili hrvatski jezik (više od 82%). Za njom su slijedile modruško-riječka županija (77%), bjelovarsko-križevačka (75%) i zagrebačka županija (74%). U požeškoj je županiji bilo više od 50% hrvatskih govornika, dok je u srijemskoj županiji i gradu Zagrebu taj postotak pao ispod 50%. Iako nam pokazatelji govore u prilog tvrdnji da je značajan broj željezničkih zaposlenika govorio ili barem znao hrvatski jezik, to se nije uvijek pozitivno odražavalo na stanje na terenu. Iz navedenih iskaza, izvještaja, može se vidjeti da, iako su zaposlenici znali hrvatski jezik, nisu se njime s „oduševljenjem" koristili u međusobnom komuniciranju, niti u komuniciranju s putnicima. Stoga su bile česte pritužbe putnika da kondukteri s njima prvo progovore mađarski, zatim njemački, a tek kada ih na to prisile okolnosti – hrvatski jezik.

Prema vrsti zanimanja hrvatski su zavičajnici bili najviše zastupljeni kao željeznički stražari, zatim radnici, a u nekim županijama kao činovnici, službenici, poneki glavar postaje te samo jedan ravnatelj. Dakle, riječ je o jednostavnijim i slabije plaćenim poslovima. U pojedinim je županijama bio podjednak broj hrvatskih i ugarskih zavičajnika koji su bili zaposleni kao vlakovođe. Ipak, u požeškoj županiji ni jedan hrvatski zavičajnik nije bio vlakovođa. Što se tiče činovnika prednjačili su ugarski zavičajnici, posebice u gradu Zagrebu. Kondukteri su uglavnom bili ugarski zavičajnici. U bjelovarsko-križevačkoj županiji i gradu Zagrebu bio je na tom radnom mjestu određeni broj, iako neznatan, hrvatskih zavičajnika. Ugarski zavičajnici prednjačili su svojim brojem u višim, tj. bolje plaćenim i uglednijim zanimanjima. Oni su uglavnom obnašali dužnosti glavara postaja, činovnika, službenika, nadziratelja, vježbenika, konduktera i dr.

U imeniku zaposlenika upisane su i četiri žene, što u odnosu na ukupan broj zaposlenika iznosi zanemarivih 0,19%. Sve su radile kao blagajnice i imale su ugarsku zavičajnost. Među zaposlenicima na željeznici zabilježene su sve narodnosti Monarhije: uz Mađare koji su prednjačili brojem i Hrvate, navedeni su Nijemci, Srbi, Česi, Slovaci, Rusini, Židovi i dr. Kako su se u imenike zaposlenika unosili samo podaci o zavičajnosti i znanju hrvatskog jezika, teško je sa sigurnošću utvrditi njihovu etničku pripadnost. No, služeći se nepouzdanom metodom „odgonetavanja" nečije etničke pripadnosti na temelju imena ili prezimenima, mogli bismo doći do nekih aproksimativnih podataka. Tako npr. za Židove možemo utvrditi da su kao zaposlenici bili naviše zastupljeni u Zagrebu (oko 15%) i varaždinskoj županiji (oko 13%), a najmanje u modruško-riječkoj županiji (oko 2%). Židovi zaposlenici imali su najčešće ugarsku zavičajnost (oko 80%) i to u svim navedenim županijama. Židova hrvatskih zavičajnika bilo je oko 15% u varaždinskoj i bjelovarsko-križevačkoj županiji, gdje je i inače bio zabilježen veliki postotak Židova u ukupnom broju stanovništva. Na ukupan broj zaposlenika broj Židova zaposlenih na željeznici iznosio je oko 8%, dok je Židova kao poznavatelja i govornika hrvatskog jezika bilo više od 50%. U varaždinskoj županiji čak više od 80%, a u bjelovarsko-križevačkoj,

požeškoj i srijemskoj oko 50%. Najmanje hrvatskih govornika među Židovima bilo je u gradu Zagrebu, što je bilo i posve shvatljivo s obzirom na činjenicu da se tu nalazila uprava koja je poslove vodila na njemačkom i mađarskom jeziku te stoga znanje hrvatskog jezika i nije bilo prijeko potrebno.

Na kraju možemo zaključiti da je od ukupno 2.018 zaposlenika u šest hrvatsko-slavonskih županija i gradu Zagrebu njih 694 imalo hrvatsku, a 1.317 ugarsku zavičajnost. Zaposlenici s cislitavskom zavičajnošću bili su zanemarivi po broju (7). Od ukupnog broja zaposlenika njih 1.163 (57,63%) izjasnilo se da im je hrvatski jezik materinski ili da ga znaju ili govore. Iako prema iznesenim postocima hrvatski jezik prednjači, očito je da nije bio u svakidašnjoj uporabi jer su se putnici žalili da zaposlenici s njima govore samo mađarski ili njemački jezik. Iz ovog proizlazi da su željeznice u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji krajem 1903. godine još uvijek u rukama Mađara i ugarskih zavičajnika, iako je zabilježen sve veći broj hrvatskih zavičajnika kao zaposlenika. Stoga željeznice i nadalje ostaju jako sredstvo pritiska, ali i pokušaja mađarizacije u Hrvatskoj.

SUMMARY

RAILWAY WORKERS IN CROATIA (1903)

The construction of railways in the Kingdom of Croatia and Slavonia was determined by businessmen in Budapest and Vienna. The direction of these railways had to conform to the interests of the two centres of power in the Dual Monarchy. As a result, railway lines in Croatia were not conducive to domestic economic development, because densely inhabited regions and areas of natural wealth were often not linked to the railway lines. The construction of railway lines in Croatia was influenced by the "Society of Southern Railways" and the "Hungarian State Railway" as well as private business circles. The lack of influence by Croatian political and economic groups on the development of railways in Croatia resulted in the employment of mostly Magyar nationals on the Croatian railways, who used Hungarian as their official language, against all the regulations laid out in the Compromise of 1868. During the national uprising of 1903-1904, the most common targets of demonstrators were the personnel and buildings of the railways, where Hungarian flags were displayed. Of the total number of personnel employed by the railways in Croatian and Slavonian counties in 1903, 65.27% were Hungarian, 34.39% were Croatian, and 0.34% Cisleithanian nationals. Of that number, 57.63% of them spoke or were familiar with the Croatian language.

Key words: railways, 1903, workers, occupations, Croatian nationals, Hungarian nationals, nationalities.